Ausgabe 18 | September 2021

# ADFC Bayern

## NACHRICHTEN FÜR MITGLIEDER

Liebe Mitglieder des ADFC Bayern,

kommt es Ihnen auch so vor, als würde sich die Uhr immer schneller drehen – und gerne auch mal rückwärts? Zumindest mir geht es zur Zeit so: Die Corona-Pandemie bietet ständig neue Mutationen, die prognostizierten Folgen der Erderhitzung werden mittlerweile auch direkt vor unserer Haustür Realität und oft sogar übertroffen. Trotzdem wird aber nicht angepackt, sondern es werden immer wieder nur Scheindebatten geführt. Ist eine Aufgabe erledigt, folgen daraus ein Dutzend neue oder man muss nochmal von vorne anfangen. So ging es uns zum Beispiel mit unserer digitalen **Landesversammlung** Mitte Juni, für die unter anderem die Vorstandswahl und der Beschluss einer neuen Satzung geplant waren. Doch dann hatte der Server der Abstimmungs-Software Probleme und wir mussten abbrechen. Nun wagen wir am 25. September, also einen Tag vor der Bundestagswahl, in Niederbayern einen neuen Anlauf – in Präsenz und mit umfangreichem Hygienekonzept.

Zwei Wochen vor diesem Termin steht noch die **IAA Mobility** in unserem Terminkalender, die München in eine große Mobilitäts-Party verwandeln will. Selbst der Verband der Deutschen Automobilindustrie kommt an der Mobilitätswende inzwischen nicht mehr vorbei und will nun vorrangig „nachhaltige Fahrzeuge“ präsentieren – unter anderem auch Fahrräder.

Wir werden diesen Wandel konstruktiv-kritisch begleiten und in München selbst präsent sein. Um zu unterstreichen, dass das Fahrrad das nachhaltigste und platzsparendste Fahrzeug ist und bleibt, werden wir mit der großen **ADFC-Fahrrad-Sternfahrt** am 11. September die Straßen der Landeshauptstadt erobern. Und mit einem 1:1-Modell einer sicheren Kreuzung werden wir in der Nähe des städtischen **Mobilitätskongresses** (7.-10.9.) präsent sein. Für beides waren im Vorfeld unglaublich viele bürokratische Hürden und rechtliche Hindernisse zu überwinden. Wir haben uns gefragt: „Wenn schon Projekte für wenige Tage und Stunden so kompliziert sind, wie wird dann erst eine langfristige Mobilitätswende ausgebremst?!“ Deshalb wollen wir – gemeinsam mit anderen Projektverantwortlichen – auch diesen Punkt verstärkt in den Blick nehmen und mit Politik und Verwaltung diskutieren. Wir freuen uns auf Teilnehmende aus ganz Deutschland und auf einen regen Austausch mit dem Generalkonsulat der Niederlande und mit der Dutch Cycling Embassy, die unsere Projekte mit Workshops, Veranstaltungen und einer Ausstellung ergänzen werden. Fühlen Sie sich herzlich eingeladen vorbeizuschauen!

*Bernadette Felsch,* Landesvorsitzende

### ADFC-Forderungen zur Bundestagswahl 2021

Die nächsten Jahre sind für die Klima- und Verkehrswende entscheidend! Die aktuellen Herausforderungen lassen uns keine Zeit mehr, um nachhaltige Lösungen länger aufzuschieben oder halbherzig anzugehen. Es ist höchste Zeit, Mobilität radikal neu zu denken und mutig zu handeln! Der ADFC fordert eine massive Verlagerung vom Autoverkehr auf den Radverkehr.

Der Bund hat im neuen Nationalen Radverkehrsplan 3.0 zwar ambitionierte Ziele formuliert, bleibt aber im Ungefähren, wie diese Ziele erreicht werden sollen. Deshalb hat der ADFC den Aktionsplan *So geht #Fahrradland* entwickelt. Darin beschreibt er Maßnahmen, mit deren Hilfe die Vision des Fahrradlands Deutschland Wirklichkeit werden kann. Ausführliche Informationen zu den ADFC-Forderungen zur Bundestagswahl gibt es online auf www.adfc.de/dossier/adfc-forderungen-zur-bundestagswahl-2021.

Weitere Themen dieser Ausgabe

**Radverkehrspolitik**
**Handlungsbedarf bei Infrastruktur**

**Radverkehrsinfrastruktur**
**Planungshilfen für Abstellanlagen**

**Verkehrssicherheit**
**FahrSicherheits-Trainings des ADFC**

**Details zur Radsternfahrt und Großdemo am 11.9. in München anlässlich der IAA auf** iaa-demo.de

## Klimaschutz statt Autolobby

Kurz vor der Bundestagswahl will sich die Autolobby bei der **Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA)** einen nachhaltigen Anstrich geben. Von 7.-12. September 2021 findet diese Messe mit neuem Konzept erstmals als IAA Mobility in München statt.

**Radsternfahrt und Großdemo am 11.9.**
Unter dem Motto #aussteigen demonstriert am Samstag, 11. September ein breites Aktionsbündnis aus ADFC, Attac, BUND, Campact, Deutscher Umwelthilfe, Greenpeace, NaturFreunde Deutschlands und VCD für eine echte Mobilitätswende. Geplant ist unter anderem eine Fahrradsternfahrt mit 17 Demozügen aus dem Münchner Umland zur zentralen Kundgebung in der Innenstadt. Erwartet werden zehntausende Teilnehmende aus ganz Deutschland. Sie fordern:

- Faire Verteilung des öffentlichen Raums mit Vorrang für Fuß, Rad- und öffentlichen Verkehr
- Gut ausgebauter, bezahlbarer ÖPNV, für alle und immer
- Halbierung des Autoverkehrs und Klimaneutralität im Verkehr bis 2035
- Sofortiger Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor, keine Plug-in-Hybride und großen E-SUVs
- Sofortiger Stopp der Planung und des Baus von neuen Autobahnen und Bundesstraßen
- Eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h

auf Autobahnen, 80 km/h außerorts und eine Regelgeschwindigkeit 30 km/h innerorts

Die Fahrraddemo wird sich aus allen Himmelsrichtungen sternförmig auf München zubewegen. Für Eltern mit Kindern gibt es eine extra Familienroute. Fußgänger*innen bilden in der Innenstadt einen eigenen Protestzug. Sie alle enden bei einer gemeinsamen Kundgebung im Zentrum. Details dazu gibt es auf www.iaa-demo.de.

Corona hat die Planung und Organisation von Aktionen erschwert. Über eventuelle weitere ADFC-Aktionen informieren wir deshalb kurzfristig auf digitalen Kanälen. Bereits klar ist, dass der ADFC beim Mobilitätskongress dabei ist (s. Editorial S.1), den die Stadt München zeitgleich zur IAA ausrichtet und der sich mit umweltfreundlichen Mobilitätsformen wie dem Radfahren befasst.

**Das Best-of-Magazin der SZ**

# SZ Langstrecke

Ausgewählte Reportagen, Essays und Interviews.
Alle drei Monate neu als Magazin.

*Jetzt* **2 Ausgaben** *lesen*

*Nur* **9,90 €**

Aktuelle Ausgabe **jetzt**
im Handel oder hier bestellen:
**sz.de/ls-adfc 089 / 21 83 10 00**

Ein Aktionsangebot der Süddeutsche Zeitung GmbH • Hultschiner Str. 8 • 81677 München

Süddeutsche Zeitung

# Gute Infrastruktur für den Radverkehr erforderlich

In Bayern besteht weiterhin großer Handlungsbedarf beim Ausbau der Radinfrastruktur. Doch es gibt kleine Lichtblicke.

In Bayern fehlen wie in ganz Deutschland durchgängige, sichere Radverkehrsnetze. Gleichzeitig stellt das Klimapaket der Bundesregierung für deren Ausbau Geld zur Verfügung, um deutlich mehr Menschen aufs Fahrrad zu bekommen als bisher. Was bedeutet das für Bayern? Und wie ist hier der aktuelle Stand in Sachen Radverkehrspolitik?

**Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 zeigen großen Handlungsbedarf**

Die Zufriedenheit der Radfahrenden in Bayern hat sich nicht verbessert. Das zeigen die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2020, die der ADFC im März vorgestellt hat. In Bayern fühlen sich rund zwei Drittel der Befragten beim Radfahren nicht sicher. Die Zufriedenheit der Radler*innen liegt auf einer den Schulnoten entsprechenden Skala weiterhin bei 3,9. Das Fahrradklima wird also wie schon in den letzten Befragungen gerade mal als ausreichend bewertet. Trotz Fahrradboom während Corona hinkt der Radinfrastrukturausbau weiter hinterher. In den Städten, die sich um eine gute Radinfrastruktur bemühen, schlägt sich das aber merkbar positiv in der Bewertung nieder. Der ADFC Bayern hat die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests nun in einer kleinen Broschüre aufbereitet, um sie den Kommunen und ihren Behörden in kompakter Form zugänglich zu machen. Aber auch für die Landesebene kann sie hilfreich sein, um sich einen Eindruck von der Stimmung und den Verhältnissen vor Ort zu machen. Sie wird auch in digitaler Form verfügbar sein. Die Printfassung war bei Druckabgabe dieser Mitgliedernachrichten noch in Arbeit.

**Gute Radverkehrsnetze erforderlich**

2017 hat der Bayerische Landtag das *Radverkehrsprogramm Bayern 2025* beschlossenen. Eines der darin enthaltenen Ziele: ein durchgängiges Radverkehrsnetz auch für den Alltagsverkehr, das auf 45.000 Kilometern alle Städte und Gemeinden miteinander verbinden soll. Hierfür liegen inzwischen die planerischen Entwürfe vor, die nun praxisnah in den Landkreisen und kreisfreien Städten mit der konkreten Situation vor Ort abgeglichen werden. Der ADFC beabsichtigt, sich hier über seine Kreisverbände aktiv mit einzubringen. Danach wird eine Befahrung folgen. Und ab 2025 sollen dann erste Schilder für die Wegweisung aufgestellt werden.

Eine gute Möglichkeit, sich hier vor Ort zu beteiligen, bietet der **ADFC-Mapathon** (map wie Karte, athon wie im Programmier-Wettbewerb Hackathon). In diesem bundesweiten Projekt können ADFC-Aktive und andere engagierte Menschen vor Ort auf Grundlage ihrer Erfahrungen, Ideen und Wünsche gemeinsam ein Wunschradnetz skizzieren und dann ihrer Kommune vorschlagen. Der Zeitpunkt ist günstig. Denn im Rahmen des Klimaschutzprogramms hat der Bund die Mittel für den Radverkehr aufgestockt: Bis Ende 2023 stehen

im Sonderprogramm *Stadt und Land* für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Deutschland Finanzhilfen in Höhe von insgesamt 657 Mio. Euro zur Verfügung, rund 95 Millionen Euro davon für Projekte in Bayern.

Die Netzplanung für den Radverkehr stand vor diesem Hintergrund Anfang Juli auf der **7. Bayerischen Fachtagung Radverkehr** der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Bayern auch im Mittelpunkt. Der ADFC-Mapathon wurde dabei anhand der konkreten Beispiele Fürth und Seeshaupt vorgestellt.

In der Gemeinde **Seeshaupt** am Südende des Starnberger Sees hatten sich an drei Sonntagen im Januar 15 Radbegeisterte im Alter von 20 bis 70 in einer virtuellen Konferenz zusammengefunden. Ausgehend von den Quell- und Zielgebieten, weiter über Luftlinienverbindungen bis hin zu konkreten, verglichenen, alternierenden Möglichkeiten haben sie ihre Wunsch-Radrouten in und um den Ort auf eine digitale Landkarte gezeichnet. Nächster Schritt war der Vergleich mit den bestehenden Konzepten und Planungen. Dann wurde die sauber gezeichnete und beschriebene Wunschliste an den Gemeinderat übergeben. Der befürwortet das Radnetz und wird es zu einem Maßnahmenkatalog weiterentwickeln.

Beim **Mapathon** in **Fürth** sind neben dem ADFC Fürth weitere Organisationen beteiligt wie BUND Naturschutz,

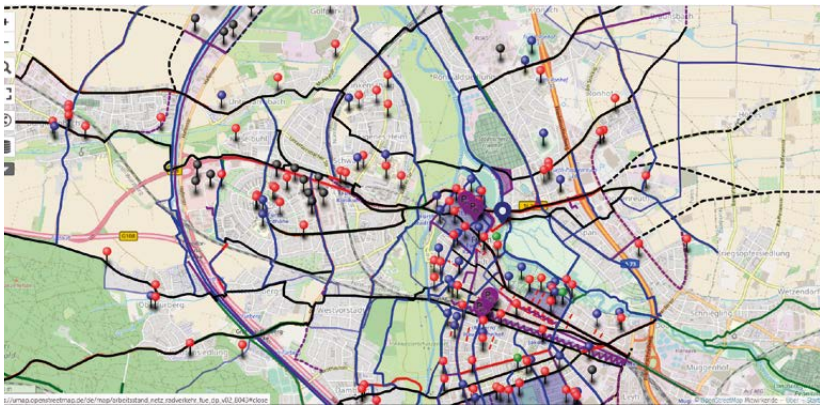
**Eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Fahrradklima-Tests gibt's unter**
www.adfc-bayern.de/enachrichten-maerz-2021

**Fachtagung Radverkehr**
agfk-bayern.de/bayerische-fachtagung-radverkehr-bringt-netzplanung-in-den-kommunen-voran/

**Dossier ADFC-Mapathon**
www.adfc.de/artikel/adfc-mapathon

**Mapathon Seeshaupt**
zukunft-seeshaupt.de/wir-planen-unser-wunsch-radwegenetz

**Mapathon Fürth**
agfk-bayern.de/wp-content/uploads/2021/07/8.-ADFC-Fuerth-Mapathon_Schedel.pdf



**ADFC Mapathon: Karte mit dem Wunschradnetz für Fürth (Stand Juli 2021)**

VCD oder Families for Future. Vom erstellten umfangreichen Wunschradwegenetz müssen nun Politik und Stadtverwaltung überzeugt werden. So werden als nächster Schritt Routen und Maßnahmen einzeln priorisiert und Qualitätsstandards festgelegt. Beide Projekte haben sich auf jeden Fall etabliert, jetzt müssen sie nur noch realisiert werden."

**Nach Radverkehrsanhörung erster Erfolg im Landtag**
Eine Radverkehrsanhörung im Bayerischen Landtag hat auf Landesebene etwas bewegt. Wie in der März-Ausgabe dieser Mitgliedernachrichten berichtet, befasste sich der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr auf Anregung des ADFC Bayern im Februar ausführlich mit dem Radverkehr in Bayern. Neben anderen hatte dafür auch der ADFC in einer ausführliche Stellungnahme Potenziale des Radverkehrs und Handlungsmöglichkeiten des Freistaats dargelegt (bayern.adfc.de/neuigkeit/adfc-bei-der-3-radverkehrsanhoerung-im-bayerischen-landtag). Die Anhörung führte zu einem Antrag der Landtags-CSU. Sie forderte die Staatsregierung auf darzulegen, wie die in der Anhörung von den Expert*innen benannten Herausforderungen zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern gelöst werden können. Die überzeugenden Vorschläge des ADFC Bayern wurden in den Antrag aufgenommen. Anfang Mai haben dann im Verkehrsausschuss alle Parteien dem Antrag zugestimmt.

**Protestaktion des Aktionsbündnisses Radentscheid München an der Ludwigstraße**

## Neues von den Radentscheiden

**Radentscheid Augsburg schließt Vertrag**
Nun hat auch in Augsburg der Stadtrat Verbesserungen für den Radverkehr beschlossen. 15.543 Unterschriften hatte der Augsburger Radentscheid *Fahrradstadt jetzt* von März bis November 2020 gesammelt, 40 Prozent mehr als für ein Bürgerbegehren erforderlich gewesen wären. Mit diesem Votum im Rücken verhandelte das Aktionsbündnis danach monatelang mit der Stadt Augsburg, ohne die Unterschriften abzugeben. Nun haben sich beide auf einen öffentlich-rechtlichen Vertrag geeinigt, wie sie am 5. Juli bekanntgegeben haben. Er umfasst sechs Regelkomplexe und mehr als 25 Einzelmaßnahmen, welche die Stadt in den nächsten fünf Jahren anpacken muss. Das ist wesentlich mehr als durch die knappen Forderungen des Bürgerbegehrens hätte erreicht werden können. Der Vertrag wurde am 22. Juli dann noch offiziell vom Stadtrat beschlossen und danach von den Initiator*innen unterschrieben. Ausführliche Informationen zu den Inhalten des Vertrags gibt es auf www.fahrradstadt-jetzt.de und auch auf der Facebook-Seite des Radentscheids.

Nach Erlangen und Nürnberg ist Augsburg nun die dritte Stadt, in der intensive Verhandlungen nach der Unterschriftensammlung ein über die Forderungen des Bürgerbegehrens hinausgehendes Ergebnis erzielt haben. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob das zielführender ist als die direkte Übernahme der Radentscheid-Forderungen durch die Kommune. Denn die Umsetzung der ersten erfolgreichen Radentscheide läuft eher zäh und holprig und hat ihre Tücken. Die Planungen sind angesichts der geforderter hohen Standards und eines hohen Konfliktpotentials mit anderen Interessen sehr komplex.

**Radentscheid München fordert #MehrPlatzFürsRad**
In München hat Mitte Mai das Aktionsbündnis Radentscheid München mit einem Riesenbanner für #MehrPlatzFürsRad demonstriert. 18 Meter für Autos und nur je zwei Meter für Radler*innen! „Das kann ja wohl nicht alles sein?", fragten die Radentscheid-Akteur*innen angesichts der städtischen Planungen für die Neugestaltung der Ludwigstraße. Das vom Stadtrat 2019 angenommene Bürgerbegehren hat für den Altstadt-Radlring sichere Radwege mit einer Breite von 2,80 Meter zum Ziel. Die aktuellen Planungen der Verwaltung sehen hier jedoch nur 1,60 Meter vor. Der an dieser Kreuzung von Norden kommende Radschnellweg in der Ludwigstraße müsste nach bundesweit gültigen Qualitätsstandards für Radschnellwege sogar mindestens 3,00 Meter breit sein. In den Planungen sind es jedoch stellenweise nur 2,00 Meter. Das knapp 28 Meter breite Banner veranschaulichte, wie ungerecht und autozentriert diese Flächenaufteilung trotz teurer Umgestaltung sein wird, falls es bei den vorliegenden Plänen bleiben sollte. Dazu Andreas Schön, Vorsitzender des ADFC München und Radentscheid-Sprecher: „Wenn die Stadt es nicht mal an dieser superbreiten Straße schafft, den Radentscheid umzusetzen und die Richtlinien für Radschnellwege einzuhalten, dann ist das eine Bankrotterklärung."

# Hinweise zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen aktualisiert

Praxisnahe Informationen tragen dazu bei, dass hochwertige Abstellanlagen entstehen.

Wer im Alltag radelt, wünscht sich gute Möglichkeiten, sein Fahrrad diebstahl- und wettergeschützt abstellen zu können. Das gilt im oder am Wohnhaus, aber auch am Fahrtziel, sei es nun eine Firma oder eine Behörde, eine Schule oder Universität, eine Einkaufsstätte oder ein Bahnhof. Gute Angebote mit hoher Qualität tragen zur verstärkten Nutzung des Fahrrads bei. Die Auswertung der ADFC-Fahrradklima-Tests der letzten Jahre belegt außerdem: Fahrraddiebstahl ist ein Problem. Sicheres Fahrradparken ist also ein wichtiges Handlungsfeld kommunaler Radverkehrspolitik.

2015 hat der ADFC Bayern deshalb die Broschüre *Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen* veröffentlicht. Sie informiert über Auswahlkriterien für geeignete Fahrradparker und listet vom ADFC geprüfte und empfohlene Modelle auf. Gleichzeitig stellt sie dar, was für deren Betrieb und Akzeptanz wichtig ist. Sie enthält Formeln, mit denen sich der Platzbedarf einer Anlage berechnen lässt, und Infos zur Förderung von Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen in Bayern. Gerade wurde die Broschüre aktualisiert und steht nun mit dem inhaltlichen Stand Juni 2021 auf bayern.adfc.de/artikel/fahrrad-abstellanlagen zum Download bereit.

**Drei neue Abstellanlagen in Schweinfurt geplant**

Hilfreich ist die ADFC-Broschüre für alle, die neue Fahrradabstellanlagen planen. Gerade im Gang ist dies etwa in Schweinfurt, wo noch dieses Jahr innenstadtnah drei neue überdachte Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern entstehen sollen. Das hat der Bau- und Umweltausschuss im Mai beschlossen. Der Zeitpunkt ist günstig, stellt doch der Bund bis Ende 2023 im Rahmen des Klimaschutzprogramms Geld für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung.

**Neu: Infostelle Fahrradparken am Bahnhof**

Geld aus diesem *Sonderprogramm Stadt und Land* des Bundes steht auch für die Schaffung bahnhofsnaher Radabstellanlagen und Fahrradparkhäuser zur Verfügung. Hier gibt es großen Informationsbedarf zu baulichen und gestalterischen Umsetzungsmöglichkeiten, verschiedenen Betreiberkonzepten, eigentums- oder genehmigungsrechtlichen Fragestellungen. Am 1.7.2021 hat hierzu auf Bundesebene die neue *Infostelle Fahrradparken am Bahnhof* ihren Dienst aufgenommen. Sie will relevante Wissensbestände sammeln und diese an interessierte Kommunen und andere Akteur*innen weitergeben. Die dazugehörige Internetseite radparken.info wird sukzessive um neue Wissensinhalte und Angebote erweitert.

**Fahrradabstellanlage am Bahnhof Bobingen im Landkreis Augsburg**

Schon 2019 hatte die Landesversammlung des ADFC Bayern die Staatsregierung dazu aufgerufen, in Bayern eine Beratungsagentur für Abstellanlagen und Fahrrad-Stationen an Bahnhöfen nach Schweizer Vorbild zu gründen und zu betreiben.


Anschluss gesucht?

**Gleichzeitig für Vorderrad und Rahmen bietet der funktionsoptimierte Anlehnbügel BETA XXL perfekten Anschluss! ADFC geprüft und empfohlen!**

Fahrradparker BETA XXL: getestet und zertifiziert nach **DIN 79008** „Stationäre Fahrradparksysteme“

Waldstraße 2 • D-64584 Biebesheim
Tel.: (0 62 58) 55 52-0 • E-Mail: info@orion-bausysteme.de
www.orion-bausysteme.de

**Abschließender Praxistag Ende Mai in Ingolstadt auf dem Parkplatz des ADFC-Fördermitglieds Fahrrad Brenner beim ansonsten online durchgeführten dritten Ausbildungsseminar für FahrSicherheitsTrainer*innen**

## ADFC forciert eigene FahrSicherheitsTrainings

Platzmangel, schlechte Radwege und immer mehr Verkehr machen Stress beim Radfahren. Stress und gefühlte Unsicherheit aber halten Menschen davon ab, aufs Fahrrad zu steigen. Mit seinen FahrSicherheitsTrainings will der ADFC dem entgegenwirken. Sie wenden sich etwa an Leute, die nach einer längeren Pause wieder loslegen wollen oder sich einfach nur unsicher fühlen, Menschen, die auf ein Pedelec umgestiegen sind und noch Berührungsängste haben, oder solche, die nach einem Sturz wieder Vertrauen für das Radfahren gewinnen wollen.

Die Kurse finden in lockerer Atmosphäre in kleinen Gruppen unter der Leitung erfahrener FahrSicherheitsTrainer*innen statt. Inhaltlich geht es um Dinge wie optimale Sitzposition, Übungen zum sicheren Auf- und Absteigen, zum Halten des Gleichgewichts, zum Kurvenfahren oder zum effektiven Bremsen und noch vieles mehr. Denn Radfahren auf einem einspurigen Gefährt stellt ganz andere Anforderungen an die Körperbeherrschung als es die Benutzung eines mehrspurigen PKW tut.

**Eindrücke von einem FahrSicherheitsTraining liefert ein Video des Regionalmagazins Schwaben & Altbayern des Bayerischen Rundfunks. Zu finden ist es in der Mediathek unter** t1p.de/Trainings-Video

**Ausbildung von Trainer*innen**
50 Fahrsicherheitstrainer*innen aus allen Regierungsbezirken hat der ADFC Bayern inzwischen ausgebildet. Mitglieder, die an einer Ausbildung als Fahrsicherheitstrainer*in interessiert sind, können sich gerne an die Landesgeschäftsstelle (s. Kasten S. 12) wenden. Im Herbst 2021 steht die Auswertung auf dem Programm, welche Kurse dieses Jahr vor Ort tatsächlich durchgeführt werden konnten. Denn vor dem Hintergrund der Pandemie ließ sich vieles, was geplant war, erst einmal nicht realisieren.

**Trainer*innen-Netzwerk**
Nicht nur durch die Ausbildung unterstützt der Landesverband die Kurse in den Kreisverbänden vor Ort. Seit diesem Sommer stellt er auch für die Öffentlichkeitsarbeit ein bayernweites Faltblatt mit grundlegenden Infos bereit. Außerdem hat er ein Netzwerk geschaffen, bei dem sich alle ausgebildeten bayerischen ADFC-FahrSicherheitsTrainer*innen mindestens zweimal im Jahr online treffen. Ziel ist zum einen der Informationsaustausch und die Abstimmung von Inhalten und Rahmenbedingungen, aber auch die Erarbeitung von Schulungsunterlagen oder die Vorbereitung von Weiterbildungen. So sollen zum Beispiel Handreichungen für die Teilnehmenden entwickelt werden oder ein Feedback-Bogen, den diese nach dem Kurs ausfüllen können. Und für den Winter 2021/22 sind als Weiterbildung für die Trainer*innen Online-Seminare angedacht zur Vertiefung von Themen wie Gleichgewicht oder Pedelecs.

Um die Kurse flächendeckend anbieten zu können, ist der ADFC Bayern noch auf der Suche nach Kooperationspartner*innen und hat dazu schon einzelne Gespräche geführt. Eine finanzielle Unterstützung seitens des Innen- und Verkehrsministeriums für die Kurse ist bislang aber leider noch nicht Sicht – trotz eines neuen bayerischen Verkehrssicherheitsprogramms.

## ADFC für höhere Gebühren beim Parken im öffentlichen Raum

Der Freistaat Bayern ist aufgefordert, die Parkgebühren neu zu regeln und hat dafür eine Verbändeanhörung gestartet. In seiner Stellungnahme plädiert der ADFC Bayern dafür, den Kommunen einen großzügigen Rahmen zur Verfügung zu stellen, mit dem sie das Parken im öffentlichen Raum besser und zielgenau steuern können. Nach Erhebung der Unfallforschung der deutschen Versicherer (UDV) hängt mittlerweile jeder fünfte Unfall mit geparkten Kraftfahrzeugen zusammen. Für Radfahrende ist das Verletzungsrisiko durch sogenanntes Dooring, also sich öffnende Autotüren, oder Sichtbehinderungen hierbei ungleich höher als für alle anderen Verkehrsteilnehmenden. Dazu kommt, dass der Platz in unseren Städten und Gemeinden knapp bemessen ist und aktuell das Auto zu viel davon einnimmt. Eine adäquate Bepreisung des öffentlichen Raums ist ein wichtiger Hebel, um diesen Platz neu zu verteilen.

# Drei Meter Radwegbreite – das ist das Mindeste!

Heather Kaths ist Deutschlands dritte Professorin für Radverkehrsplanung

*Schon lange drängt der ADFC darauf, nicht mehr nur den motorisierten Individualverkehr in den Mittelpunkt der Verkehrsplanung zu stellen. Ein Erfolg dieses Drängens: Das Bundesverkehrsministerium fördert sieben Fahrradprofessuren. Bislang sind vier davon besetzt, alle mit Professorinnen. Die dritte ging an die Kanadierin Heather Kaths, die zuvor in München tätig war. Lutz Bäucker hat mit der Bauingenieurin gesprochen.*

**Heather, fahren Sie eigentlich mit dem Fahrrad in die Arbeit?**
In der Regel schon, fünfeinhalb Kilometer waren es in München zur Uni. Aber wenn es regnet oder schneit, dann steige ich in den ÖPNV *(lacht)*!

**Wie empfinden Sie die Situation des Radverkehrs in München?**
Da hat sich viel getan, auch wenn das nicht jede*r so sieht. Ich finde, es läuft ziemlich gut für Radler*innen in München. In meiner Heimat Kanada zum Beispiel ist die Lage viel schlechter. Ein Problem gibt's aber: Zu oft müssen sich Radfahrer*innen und Fußgänger*innen einen Weg teilen – das führt immer wieder zu Konflikten.

**Wie breit sollte ein Radweg sein, um das Prädikat „gut" zu bekommen, was sagen Sie?**
Er muss mindestens so breit sein, dass man komfortabel einander überholen kann. Also etwa drei Meter. Noch breiter wäre natürlich noch besser.

**Drei Meter – davon können wir meistens nur träumen!**
Ja, leider ist es in den deutschen Innenstädten kaum realistisch!

**Sind unsere Städte zu eng für breite Radwege?**
Sehr oft ja. Die Gesellschaft, die Kommune, die Menschen müssen Prioritäten setzen: Wollen sie nach wie vor die autogerechte Stadt oder möchten sie sicher Rad fahren können? Der Platz auf der Straße ist begrenzt, da muss man den Autos etwas wegnehmen, sonst geht das nicht.

**Ist Deutschland denn schon bereit, diese neue Gewichtung vorzunehmen? In der Pandemie sieht es manchmal so aus!**
Ich glaube das auch. Langsam tut sich was, langsam sind die Deutschen bereit, etwas zu ändern, dem Radverkehr mehr Priorität einzuräumen. Die Gelegenheit ist günstig!

**Ich habe den Eindruck, dass bei Neuplanung von Wohnvierteln oder Straßen das Thema Rad einfach „vergessen" wird. Wie sehen Sie das?**
Das ändert sich gerade – der Radverkehr kommt jetzt gut rein, wenn was Neues geplant wird. Gut so!

**Mehr zum Thema Radprofessuren auf**
www.adfc.de/artikel/radverkehr-als-unifach-1

**Was ist Ihre Aufgabe als Professorin für die Planung des Radverkehrs, was werden Sie an der Uni in Wuppertal machen?**
Ich werde dafür sorgen, dass die Planung bessere Tools, bessere Werkzeuge bekommt. Dazu simulieren wir den Radverkehr und sammeln Daten. Wir wissen nämlich noch viel zu wenig über die Abläufe und Beweggründe beim Radfahren.

**Welches Rad fahren Sie privat am liebsten?**
Ich setze mich sehr gern aufs Rennrad, fahre gern schnell.

**Und was ist mit einem E-Bike?**
Bisher in München hab ich so etwas nicht gebraucht. Nun in Wuppertal sieht das anders aus. Da stehen dauernd Hügel im Weg. Ich werde mir wohl ein E-Lastenrad zulegen müssen *(lacht)*, sonst komme ich mit meinen beiden kleinen Kindern die Berge nicht hoch.

**Fahren Sie mit oder ohne Helm, Frau Professorin Kaths?**
Bisher habe ich nur beim Rennradeln einen Helm aufgesetzt. Doch es gibt keinen vernünftigen Grund, das nicht auch bei anderen Fahrten zu tun. Allein deshalb, um für die Kinder ein Vorbild zu sein. Ich muss umdenken.

**Ein Lastenrad ist für Handwerker*innen eine echte Alternative – darauf wollte Ralph Kilian mit seiner Tour von München nach Sylt aufmerksam machen.**

## Der Mann mit der Lastenrad-Mission

Eigentlich ist er Handwerker und kurvt mit seinem Lastenrad täglich durch München. Vor einem halben Jahr aber hatte Ralph Kilian eine Idee: „Ich bin so zufrieden mit meinem Rad, es ist umweltfreundlich, nimmt kaum Platz weg und macht mich obendrein fit," erzählt er den ADFC-Mitgliedernachrichten. „Da wollte ich zeigen, was man mit einem Cargobike alles machen kann." Dass es dann gleich eine Gewaltradltour von München nach Sylt geworden ist, um diese Vorteile öffentlich zu demonstrieren, nun – Ralph muss lächeln: „Ich hab das so dahin gesagt – irgendwann kam ich aus der Nummer nicht mehr raus." 1100 Kilometer saß der 48-jährige im Sattel, auf seiner außergewöhnlichen Radreise quer durch Deutschland.

Sieben Tage im Sattel – es sei härter gewesen als gedacht, sagt Kilian. Das Wetter war überwiegend schlecht, Regen, Kälte und Gegenwind machten ihm zu schaffen, die Etappen waren bis zu 150 km lang, „eine echte Herausforderung!" Sein niederländisches E-Cargobike wiegt 120 Kilo, nicht immer reichten die Akkus bis ans Ziel, in Thüringen verlor Kilian mal die Orientierung und erreichte seine Pension erst kurz vor Mitternacht. Und kurz vor dem Ziel auf Sylt schien das vorzeitige Ende seiner Lastenrad-Demo nahe: „Der Zug über den Hindenburgdamm hat mich erst nach quälend langer Diskussion nach Westerland mitgenommen." Passiert ist Ralph Kilian nichts, zwei Erkenntnisse hat er gewonnen auf seiner anstrengenden Tour: „Erstens – Deutschland ist so schön! Und zweitens – ein Lastenrad verbindet." In Bamberg traf er den zweiten Bürgermeister zum fachlichen Austausch über den Einsatz von Lastenfahrrädern in der Stadt, in Hildesheim und Buchholz in der Heide diskutierte und feierte er mit Menschen, die Cargos verleihen. Und auf Sylt begrüßte ihn der Inselpräsident – was für ein Gefühl!

Der ADFC Bayern hat sein Mitglied Ralph Kilian bei seiner großen Tour unterstützt. So organisierte Lutz Bäucker, Mitglied des Landesvorstands und dort zuständig für das Thema Medien, Interviews und Berichterstattung in den Medien: „Ungewohnt für mich, aber total spannend", so Ralph. Ein Tour-Tagebuch auf Instagram und Facebook-Einträge beim ADFC Schleswig-Holstein vervollständigten die große öffentliche Präsenz von Kilians Lastenradmission. Und zum guten Schluss wurde der Münchner sogar noch ins Hörfunkstudio des Bayerischen Rundfunks eingeladen: zu einer Stunde Live-Gespräch auf *BR Heimat*: „Das war phänomenal!" freut sich Kilian. Nachzuhören auf www.br.de/mediathek/podcast/ > BR Heimat > Habe die Ehre! vom 2.7.21

**Weiterführende Links zum Thema Lastenrad**

- Lastenradtypen: www.adfc.de/artikel/lastenraeder/
- Förderung: www.cargobike.jetzt/kaufpraemien/bayern

# Fahrradmitnahme-Test im neuen München-Nürnberg-Express

In Sachen Fahrrad hat der neue Skoda-Zug zwischen München und Nürnberg noch Luft nach oben.

Seit Anfang Mai sind auf der bei Radler*innen sehr beliebten Strecke von Nürnberg nach München neue Züge im Einsatz. Der Arbeitskreis Fahrrad & ÖV des ADFC Bayern hat diesen Zugtyp, der ein speziell nur für diese Strecke gebautes Fahrzeug ist, im Juni einem ausführlichen Praxistest unterzogen, was seine Tauglichkeit für die Fahrradmitnahme angeht. Dabei anwesend waren auch Vertreter*innen von DB Regio und Bayerischer Eisenbahngesellschaft. Fazit des Tests: Es gibt noch Luft nach oben. Für die Optimierung des gegenwärtigen Angebotes für den Radtransport hat der ADFC detaillierte Vorschläge unterbreitet.

**Zu wenig Platz für Fahrräder**

Der im Fachjargon *MNX* genannte schnelle Regionalexpress unterliegt besonderen Voraussetzungen. Denn er befährt die Schnellfahrstrecke Ingolstadt-Nürnberg mit 190 km/h und es kommt dort auch in Tunneln zu hohen Begegnungsgeschwindigkeiten mit anderen Zügen wie etwa dem ICE mit seinen 300 km/h. Das alles ist bei der Drucktauglichkeit zu berücksichtigen und begrenzt den verfügbaren Raum für Fahrräder. Laut Hersteller Skoda sollen je zehn Räder in die vier dafür vorgesehenen Mittelwagen des Zuges passen.

Der ADFC konnte bei seinem Test im DB-Betriebswerk München-Langwied allerdings demonstrieren, dass tatsächlich grade mal sechs bis sieben Räder in einem Mehrzweckbereich Platz finden. Die DB geht von acht Rädern aus auf Basis veralteter, zu gering dimensionierter Fahrradmaße. Zudem limitieren eine mittig montierte Haltestange, falsch platzierte Klappsitze, ein für heute übliche Lenkerbreiten zu enger Zugang (64 cm!) und umständliches Rangieren die optimale Beladungskapazität. Die ADFC-Fachleute monierten auch die mit zehn Sekunden zu kurze Öffnungszeit der automatischen Zugangstür und zu weit in den Beladungsweg hineinragende Haltestangen nach dieser Tür.

Das Team der Bahn zeigte sich dieser Kritik gegenüber sehr aufgeschlossen und hatte aufgezeigte Mängel bereits auch selbst festgestellt. Sie gab aber zu bedenken, dass entsprechende bauliche und sicherheitstechnische Vorschriften zeitnahe Verbesserungen erschweren. Außerdem muss mit dem Hersteller in Pilsen über Änderungen verhandelt werden. Änderungen noch in dieser Radl-Sommersaison sind also unrealistisch.

**Kleine kurzfristige Verbesserungen**

Immerhin können kurzfristig einige Anregungen des ADFC umgesetzt werden: Es soll zeitnah breite Radaufnahmespangen an den beiden Klappsitzen unterhalb der Zugangsrampe geben. Der Platz dort ist allerdings so knapp bemessen, dass der ADFC vorschlug, die Klappsitze auszubauen und mittig nur eine Aufnahmespange anzubringen. Die automatische Schließzeit der Türen wird auf 16 Sekunden verlängert, klare Piktogramme sollen auf die Radstellplätze hinweisen und die Regeln zur Fahrradmitnahme im Fahrradbereich deutlich sichtbar angebracht werden. An entsprechend frequentierten Bahnhöfen sollen außerdem DB-Fahrradlots*innen das Beladen mit Fahrrädern organisieren, auch mobile Fahrradlots*innen in ausgewählten Zügen sind geplant.

**Karl-Peter Heim (links), der stv. Leiter des ADFC-Arbeitskreises Fahrrad & ÖV, mit seinen Leuten beim Radmitnahmetest im neuen Skoda-Zug**

Karl-Peter Heim, stellvertretender Leiter des ADFC-Arbeitskreises, zeigte sich zufrieden mit der konstruktiven Zusammenarbeit mit den Zuständigen der Bahn. Er wies aber darauf hin, dass im alltäglichen Verkehr mit Komplikationen zu rechnen sein wird. Der ADFC hofft, dass möglichst viele der gemachten Vorschläge realisierbar sind und für die Nutzer*innen ein möglichst angenehmer Fahrradtransport im Zug möglich wird.

**Mohammed und Farah sind am Wochenende am Hauptbahnhof Ingolstadt als Lotsen für die Fahrradmitnahme im Einsatz** **(s. Seite 10).**

## Hilfestellung bei Fahrradmitnahme

Diesen Sommer setzen DB und Bayerische Eisenbahngesellschaft zusätzliche Fahrradlots*innen an mehreren Knotenbahnhöfen in Bayern und in ausgewählten Zügen der DB Regio Bayern ein. Mohammed und Farah (Foto S. 9) sind zwei von ihnen, die am Hauptbahnhof Ingolstadt am Wochenende von 9 bis 19 Uhr alle Züge mit Fahrradmitnahme-Möglichkeiten betreuen: „Wir weisen die Radfahrer*innen schon vor Einfahrt des Zuges auf den Haltepunkt der Mehrzweckabteile hin, das vermeidet Hektik“, so Farah gegenüber dem ADFC. Die Lots*innen helfen auch beim Ein- und Ausladen schwerer Pedelecs, geben Tipps fürs platzsparendes Abstellen und bitten Leute ohne Fahrrad, von den Radabstellplätzen auf andere Sitzplätze zu wechseln. „Das spart eine Menge Zeit und Züge können pünktlicher fahren. Und die Radler*innen haben deutlich weniger Stress.“ Alle Information rund um das Thema Fahrradmitnahme, sowie die genauen Einsatzorte und -zeiten der Fahrradlots*innen gibt es unter www.bahn.de/fahrrad-bayern

## Neu: Marientour durch Oberfranken

Anfang August eröffnete Bayerns Europaministerin und oberfränkisches Mitglied im Kabinett, Melanie Huml, den *Fränkischen Marienweg*. Im Verlauf seiner 580 Kilometer lassen sich 52 Heiligtümer besuchen, die Zeugnis ablegen über die fränkische Marienverehrung, die meisten davon viel besuchte Marienwallfahrtsorte. Die Routenführung orientiert sich am Pilger-Fußwanderweg *Fränkischer Marienweg in Ober- und Mittelfranken* und führt auf zehn Etappen durch die sanften Hügel Oberfrankens, des oberen Maintals und der Fränkischen Schweiz. Start und Ziel ist Weltkulturerbe-Stadt Bamberg. Ausgearbeitet hat die Strecke der ADFC Bayern im Auftrag von *Oberfranken Offensiv*. Die Route ist in beiden Richtungen befahrbar und mehrfach an das Bahnnetz angebunden. Weitere Infos und ein GPS-Track sind auf www.oberfranken.de (> Projekte > Aktivregion) erhältlich.

**Bei der Eröffnung des Fränkischen Marienwegs am 6. August an der Hankirche in Prächting im Kreis Lichtenfels segnete der Weihbischof des Erzbistums Bamberg den neuen Radweg. (v.l.n.r.: Weihbischof Herwig Gössl, ADFC-Planer Romanus Scholz, ADFC-Landesgeschäftsführerin Petra Husemann-Roew, Staatsministerin Melanie Huml, Emmi Zeulner MdB)**

**Die neuen Funktionen im BayernAtlas wurden am 6. August bei einem Pressetermin freigeschaltet. Landesvorstandsmitglied Martina Kiderle erläuterte dabei die ADFC-Marke Bett+Bike und die Vorteile der Anzeige der fahrradfreundlichen Bett+Bike-Betriebe im BayernAtlas.**

## Bett+Bike-Quartiere jetzt im BayernAtlas abrufbar

Der BayernAtlas ist der Kartenviewer der Bayerischen Vermessungsverwaltung. Privat- und Fachleute können online auf geoportal.bayern.de/bayernatlas kostenfrei Topographische Karten, Luftbilder und vieles mehr nutzen. Dabei lassen sich thematische Ebenen einblenden und so zum Beispiel Fernradwege oder das *Bayernnetz für Radler* sichtbar machen. Anfang August wurde nun das neue Feature *Freizeitrouting* freigeschaltet, mit dem sich auf Laptop, PC, Tablet oder Smartphone Rad- und Wandertouren planen lassen.

Ganz neu ist auch, dass sich jetzt die Bett+Bike-Gastbetriebe des ADFC in der Karte anzeigen lassen. Ein wichtiges Angebot, nutzen die meisten Radreisenden doch digitale Medien, um ein passendes Quartier zu finden. In Bayern gibt es derzeit 750 fahrradfreundliche Bett+Bike-Unterkünfte, die für Radgäste einen speziellen Service zur Verfügung stellen. Martina Kiderle vom ADFC-Landesvorstand betont: „Wir freuen uns, dass ab sofort die Daten unserer Bett+Bike-Gastbetriebe im BayernAtlas unseres langjährigen Partners, des bayerischen Landesamtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung, abrufbar sind. Das ist ein weiterer Baustein zur Förderung eines nachhaltigen Radtourismus in Bayern.“

## Neue Mitarbeiterin bei Bett+Bike

Seit April 2021 hat der ADFC Bayern eine neue Mitarbeiterin im Bereich Fahrradtourismus: Laura Raich unterstützt als Assistentin für Bett+Bike Regionalmanagerin Gabriele Irrek als Ansprechpartnerin für Hotels, Ferienwohnungen und Campingplätze und ist für alles zuständig, was den Zertifizierungsprozess von fahrradfreundlichen Unterkünften angeht.

*Exklusive*
**Angebote**

**Bundestagswahl 2021**

# Eine gute Wahl fängt bei der Zeitung an

Unsere Angebote zur Bundestagswahl

| | | |
|---|---|---|
| **Gedruckt** | *50 Ausgaben für* | **50,00 €** |
| **Digital** | *50 Tage für* | **20,00 €** |

Hier bestellen:
**sz.de/adfc2021** **089 / 21 83 99 27**

Ein Aktionsangebot der Süddeutsche Zeitung GmbH •
Hultschiner Str. 8 • 81677 München

Süddeutsche Zeitung

## Natur und Freizeit: Appell der Verbände an die Politik

Zur Erholung in der freien Natur veröffentlichte das Bayerische Umweltministerium Ende 2020 Vollzugshinweise zum Naturschutzgesetz. Diese bergen in sich die Gefahr einer Vielzahl unverhältnismäßiger und rechtlich problematischer Verbote und Einschränkungen bezüglich des Radfahrens, verbunden mit einem vermeidbaren Konfliktpotenzial zwischen den Nutzer*innengruppen. Davon sind die Radsportverbände BDR, BRV, ADFC und DIMB sowie die Tourismusverbände Oberbayern München, Ostbayern, Franken und Allgäu / Bayerisch-Schwaben überzeugt. In einem gemeinsamen Brief haben sie sich an die maßgeblich betroffenen bayerischen Ministerien gewandt und einen eindringlichen Appell an die Politik gerichtet. Die Erholung in der freien Natur müsse allen Interessensgruppen zugutekommen; einseitige Betretungsverbote für Radfahrende und sämtliche Maßnahmen, die ein solches fördern, lehnen alle Verbände klar ab.

Wie das Umweltministerium mitteilte, wird es derzeit keine Änderung geben. Erst 2023 wolle man die bis dahin gemachten Erfahrungen evaluieren. Alle Verbände hatten daraufhin ihre Bereitschaft signalisiert, an den geplanten Gesprächsrunden während der Evaluierungsphase mitzuwirken. Ihre oberste Priorität legen sie weiterhin auf den Dialog und plädieren für einen institutionalisierten Austausch in Form eines landesweiten Runden Tisches mit Beteiligung der oberen/unteren Naturschutzbehörden unter Führung des Ministeriums. Verbote sollten die letzte Instanz darstellen, davor gilt es zu sensibilisieren, aufzuklären und zu lenken. Ein solcher Runder Tisch soll noch heuer stattfinden, wurde seitens des Ministeriums inzwischen mitgeteilt.

**Ende Juni hat Manfred Neun sein Bundesverdienstkreuz endlich überreicht bekommen.**

## Bundesverdienstkreuz an Manfred Neun überreicht

Endlich kann Manfred Neun strahlen: Mehr als zwölf Monate nach der Bekanntgabe durch den Bundespräsidenten hat der Memminger sein Bundesverdienstkreuz überreicht bekommen. Die bayerische Sozialministerin Carolina Trautner übergab Neun das Kreuz bei einer kleinen Feier im Rokokosaal des Augsburger Rathauses. Sie hob dabei die Verdienste Neuns (früher Geschäftsführer der Memminger Fahrradschmiede Epple) hervor, der maßgeblich zum heutigen Stellenwert des Fahrrades in Europa beigetragen hat. Der 70-Jährige stand von 2005 bis 2018 an der Spitze des europäischen Fahrradverbandes ECF und ist heute als dessen Ehrenpräsident nach wie vor ein international gefragter Fachmann. Manfred Neun hat fünf Fahrräder in der Garage stehen – am liebsten setzt er sich aufs Lastenrad und kutschiert damit seine Enkelkinder in die Schule beziehungsweise in den Kindergarten.

## Der ADFC im Netz

**Bundesverband** adfc.de
facebook.com/AllgemeinerDeutscherFahrradClub
instagram.com/adfc.de
**Landesverband Bayern** bayern.adfc.de
Übersicht der Kreisverbände und Infoläden in Bayern:
bayern.adfc.de/adfc-bayern#c35019
facebook.com/adfcbayern
instagram.com/adfc.bayern

## Vorteile für ADFC-Mitglieder

Als ADFC-Mitglied genießen Sie Vorteile wie die ADFC-Pannenhilfe oder Rabatte bei Leistungen externer Anbieter. Eine Übersicht finden Sie auf www.adfc.de/sei-dabei. Weitere exklusive Informationen für Mitglieder gibt's im Mitgliederbereich auf adfc.de (Login rechts oben mit Ihrer Mitgliedsnummer, die Sie auf Ihrem Mitgliedsausweis oder als 8-stellige Zahl zwischen den Sternchen auf dem Radwelt-Adressaufkleber finden).

## Newsletter

Der ADFC Bayern verschickt in unregelmäßigem Abstand mehrmals im Jahr ***eNachrichten für Mitglieder*** per E-Mail. Auch einige **ADFC-Kreisverbände** versenden **E-Mail-Newsletter**.

Haben wir dazu Ihre **Mail-Adresse**? Wenn nicht, können Sie uns diese unter Angabe Ihres Namens und Ihrer Mitgliedsnummer (8-stellige Zahl zwischen den Sternchen auf dem Adressaufkleber dieser Radwelt) mitteilen: www.adfc.de/sei-dabei/e-mailadresse-mitteilen oder per Mail an mitglieder@adfc-bayern.de.

## Kontakt

Landesverband: bayern.adfc.de
kontakt@adfc-bayern.de, Telefon: 089 - 909 00 25-0

Ihren Kreisverband und seine Kontaktdaten finden Sie auf
bayern.adfc.de/adfc-bayern#c35019

**IMPRESSUM**: **Herausgeber**: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Bayern e.V., Kardinal-Döpfner-Str. 8, 80333 München, Telefon 089-9090025-0, Fax 089-9090025-25, E-Mail: kontakt@adfc-bayern.de, bayern.adfc.de, V.i.S.d.P.: Lutz Bäucker, stv. Vorsitzender – **Redaktion**: Traudl Schröder, PTS|Text Medien-Service, München, Mitarbeit an dieser Ausgabe: Lutz Bäucker, Bernadette Felsch, Petra Husemann-Roew, Richard Kramschuster **Gestaltung, DTP**: Traudl Schröder, PTS|Text Medien-Service, München, www.ptstext.de – **Druck**: Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, Frankfurter Str. 168, 34121 Kassel, www.ddm.de
**Bildnachweis**: ADFC Bayern (S.1), ADFC (S.1), ADFC / Oeser (S.2), Traudl Schröder (S.3), Zukunft Seeshaupt / ADFC Seeshaupt (S.3), Mapathon Fürth (S.4), Radentscheid München / Stephan Esser (S.4), ADFC Bayern / Armin Falkenhein (S.5), Gerhard Kramschuster, Helmut Baumgartner (S.6), privat (S.7,), Ralph Kilian (S.8), Lutz Bäucker (S.9), Oberfranken Offensiv (S.10), Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (S.10), ADFC Bayern (S.10), StMAS / Gert Krautbauer (S.12)